Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7904**

18. Wahlperiode 16.03.2016

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Matthias W. Birkwald, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Die Nachtzüge retten – Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nachtzüge stellen auf weiten Strecken oft die einzige Möglichkeit für eine klimafreundliche Reise dar. Die langen Reisezeiten machen die gleiche Reise mit Tageszügen oft sehr unattraktiv, so dass als Alternative häufig nur der Flugverkehr bleibt. Dieser benötigt für die gleiche Reisestrecke pro reisende Person gerechnet jedoch doppelt so viel Energie und verursacht eine mindestens viermal höhere Klimaschädigung. Die meisten Fahrgäste weichen beim Wegfall der Nachtzüge eher auf das Flugzeug aus, als dass sie weiter die Bahn benutzen.

Der Nachtzugverkehr in Deutschland wird seit Jahren massiv vernachlässigt. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat deutlich zu wenig in diese Sparte investiert, und viele Jahre lang erfolgten keine Neubestellungen von Wagenmaterial. Zahlreiche gut gebuchte Strecken, darunter Verbindungen wie zwischen Berlin und München, Berlin und Paris oder München und Kopenhagen, wurden bereits abgebaut. Spätestens im Dezember 2016 soll nach Planungen der DB AG der verbleibende Nacht- und Autoreisezugverkehr komplett eingestellt werden. Die derzeit verfügbaren Nachtzüge haben trotz der massiv reduzierten Verbindungen und der verminderten Qualität noch immer eine stabile Nachfrage.

In der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 14. Januar 2015 (26. Sitzung) haben alle Sachverständigen mit Ausnahme des DB-AG-Vorstandsmitglieds Ulrich Homburg erklärt, dass sie weiter eine Zukunft für die Nachtzüge sehen, vor allem wenn das Angebot deutlich verbessert würde. Ulrich Homburg hatte in seiner damaligen Stellungnahme angekündigt, dass ein neues, tragfähiges Konzept für den Nachtzugverkehr entwickelt werde (Ausschussprotokoll 18/26). In Anbetracht des jetzt angekündigten kompletten Ausstiegs aus dem Geschäftsfeld war diese Aussage offensichtlich unzutreffend.

In Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes heißt es: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Ver-

kehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“ Somit enthält das Grundgesetz eindeutig die Forderung, dass der Bund auch im Bahnfernverkehr gemeinwirtschaftliche Angebote zu gewährleisten hat und sich nicht auf die Vorhaltung der Infrastruktur beschränken darf. Dazu zählt auch ein Mindestangebot an Nachtzügen, um keine langen nächtlichen Lücken entstehen zu lassen. Das angemahnte Bundesgesetz zur Sicherstellung dieser Verkehrsangebote steht jedoch bis heute aus.

Wenn ein so elementarer Bestandteil des grundgesetzlich garantierten Verkehrsangebots auf der Schiene aufgegeben werden soll, so kann dies nicht als rein betriebswirtschaftliche Frage behandelt werden, sondern der Bund muss die – durch die stabile Nachfrage belegten – Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit berücksichtigen und dafür Sorge tragen, dass ein entsprechendes Angebot erhalten bleibt.

Die Bundesrepublik Deutschland trägt als eines der wichtigsten Transitländer mitten in Europa eine Verantwortung auch ihren europäischen Nachbarn gegenüber, innerhalb Deutschlands ein in das europäische Gesamtnetz eingebundenes und qualitativ hochwertiges Nachtzugnetz mit Verbindungen in die Nachbarländer zur Verfügung zu stellen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in ihrer Funktion als Vertreterin der Bundesrepublik Deutschland als alleinige Eigentümerin der DB AG über ihren Einfluss in der Gesellschafterversammlung und im Aufsichtsrat darauf hinzuwirken, dass der weitere Abbau des Nachtzugnetzes sofort gestoppt wird und die seit dem 1. Januar 2014 aus dem Fahrplan genommenen Verbindungen wieder bedient werden;
2. gemeinsam mit der DB AG und Fahrgastverbänden sowie in Kooperation mit den europäischen Nachbarländern ein neues Konzept für einen zukünftigen Nachtzugverkehr zu erarbeiten, der sich an den bestehenden Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste orientiert sowie das Ziel einer deutlichen Verkehrsverlagerung vom Flugzeug auf die Bahn verfolgt. Dieses Konzept muss einerseits das künftige Streckennetz umfassen, wozu in Anbetracht der zunehmenden Erhöhung der Geschwindigkeit im Bahnnetz auch längere Fahrstrecken als bisher gehören sollten, und andererseits ein tragfähiges Konzept für zukünftige Schlaf- und Liegewagen beinhalten, die auf diesen Strecken eingesetzt werden können;
3. die Besteuerung so zu verändern, dass der Mehrwertsteuersatz für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr nicht höher ist als derjenige im grenzüberschreitenden Luftverkehr (vgl. Antrag auf Bundestagsdrucksache 18/3746), um den klimafreundlicheren Verkehr nicht länger gegenüber dem klimaschädlicheren Verkehr zu benachteiligen. Im Gegenzug muss die DB AG verpflichtet werden, die dadurch erreichte Kostenersparnis zu einer langfristigen Stabilisierung der Nachtzugverkehre zu nutzen;
4. darauf hinzuwirken, dass die Trassengebühren für den Nachtzugverkehr radikal reduziert werden, um dadurch die Kostensituation der Nachtzüge deutlich zu verbessern;
5. wenn eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Nachtzugleistungen tatsächlich nicht möglich ist, analog zur Situation in vielen anderen europäischen Staaten finanzielle Unterstützungsleistungen für diese Verkehre zu gewähren;
6. auf EU-Ebene und auf bilateraler Ebene darauf hinzuwirken, dass für die Erbringung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehre bei Tag und in der Nacht Kooperationen der europäischen Eisenbahngesellschaften entstehen und gefördert werden;

7. auf EU-Ebene auf die Schaffung eines vernetzten europäischen Bahnkonzepts mit einer erheblichen Ausweitung der grenzüberschreitenden Verbindungen hinzuwirken, das ein klimafreundliches Reisen mit der Bahn auch auf sehr weiten Verbindungen durch Europa ermöglicht.

Berlin, den 16. März 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Eine Abschaffung der Nachtzüge hat schwerwiegende ökologische und soziale Folgen. Zum ersten wird damit Verkehr auf weiten Verbindungen insbesondere in die Nachbarländer von den vergleichsweise klimafreundlichen Nachtzügen auf den sehr viel klimaschädlicheren Luftverkehr verlagert, weil die Reisezeiten auf diesen Verbindungen mit tagsüber verkehrenden Zügen sehr lang sind. Eine Reise zwischen Berlin und Paris mit dem Flugzeug führt beispielsweise zu einem fast viermal höheren Kohlendioxidausstoß im Vergleich zur Reise mit der Bahn auf der gleichen Strecke (118,5 kg ggü. 32 kg CO_2-Ausstoß, laut TREMOD-Modell des IFEU-Instituts); auf anderen europäischen Verbindungen sieht es sehr ähnlich aus. Hinzu kommt die bei diesen Zahlen noch nicht berücksichtigte deutlich stärkere negative Auswirkung des Ausstoßes auf das Klima in der Reisehöhe des Flugzeugs, während die Klimabilanz der Zugfahrt durch die Verwendung von 100 Prozent Ökostrom sogar noch beträchtlich verbessert werden kann. Die mit der Abschaffung der Nachtzüge erzwungene Verlagerung widerspricht damit eklatant den Nachhaltigkeits- und Klimazielen der Bundesregierung.

Überdies hat die geplante Abschaffung der Nachtzüge auch soziale Auswirkungen: Für Menschen, die aus gesundheitlichen oder ethischen Gründen nicht fliegen können oder möchten, fällt damit die einzige komfortable und bezahlbare Reiseoption weg. Nachtzüge stellen zudem auf vielen langen Strecken die einzigen umsteigefreien Verbindungen dar, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen ein wichtiges Argument im Gegensatz zu Tagesverbindungen mit oft mehrmaligem Umsteigen ist. Außerdem ermöglicht eine Nachtzugreise in Liege- oder Sitzwagen bislang auch Menschen mit einem geringen Budget solche Langstreckenreisen bei deutlich höherem Komfort als beispielsweise in einem Nachtbus. All diese Menschen werden mit jedem wegfallenden Nachtzug in ihrer Mobilität erheblich eingeschränkt.

Die Nachtzüge stellen für die Fahrgäste nach wie vor ein attraktives Angebot auf weiten Reisen dar. Dies zeigt auch die Entwicklung der Fahrgastzahlen: Trotz der massiven Angebotsverschlechterungen in den letzten Jahren, trotz der mangelnden Wartung und entgegen dem leicht rückläufigen Trend im Bahnfernverkehr generell sind die Fahrgastzahlen bei den Nachtzügen stabil. Die Zahl der Reisenden in den sogenannten Pendlerwagen, die zu Tagesrandzeiten an die Nachtzüge angehängt werden, hat sogar deutlich zugenommen.

Mit der kompletten Abschaffung der Nachtzüge würde die DB AG, verglichen mit dem noch im Jahr 2012 vorhandenen Netz, auf 2 bis 3 Prozent der Verkehrsleistung (in Personenkilometern gemessen) im Fernverkehr verzichten. Nur ein geringer Teil der Reisenden wird von den Nachtzügen auf tagsüber verkehrende Züge umsteigen; der weit größere Teil wird stattdessen das Flugzeug nutzen. Mit jedem gestrichenen Nachtzug verliert die DB AG noch zusätzlich weitere Kundinnen und Kunden, denn die Nachtzugreisenden haben bislang im vor- und nachlaufenden Verkehr häufig noch andere Züge benutzt und sind vielfach in der Gegenrichtung mit tagsüber verkehrenden Zügen gereist. All diese Reisen fallen mit der Abschaffung der Nachtzüge ebenfalls weg, und ein Teil des Rückgangs im Fernverkehr der DB AG seit dem Jahr 2014 dürfte bereits auf diesen Effekt im Zusammenhang mit den bereits gestrichenen Nachtzügen zurückzuführen sein.

Noch vor einem Jahr versprach die DB AG vollmundig, dass sie ein tragfähiges Angebot für die Nachtzüge entwerfen wolle: So schrieb das DB-AG-Vorstandsmitglied Ulrich Homburg in seiner Stellungnahme zu der Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 14. Januar 2015: „Das Angebot im Nachtzugverkehr wird künftig auf nachfragestarke und betrieblich beherrschbare Netze konzentriert. Ziel ist es, ab 2016 ein zukunftsfähiges Nachtzug-Konzept auf verkleinerter Umsatz- und Kostenbasis zu etablieren.“ Mit den

damals bereits durchgeführten und geplanten Kürzungen im Nachtzugverkehr werde „das Geschäftsfeld gestärkt, indem erhebliche Verluste vermieden werden“ (Ausschussdrucksache 18(15)162-E). Außerdem gab Ulrich Homburg in der Anhörung zu Protokoll: „Was wir in den nächsten ein bis zwei Jahren erarbeiten wollen, ist ein Satz von Rahmenbedingungen, sowohl unternehmensintern wie extern, die in der Lage sind, eine Basis dafür zu schaffen, dass man Nachtzugverkehre dauerhaft betreiben kann“ (Ausschussprotokoll 18/26).

Von diesen Planungen für ein tragfähiges Konzept ist inzwischen keine Rede mehr, sondern die DB AG hat stattdessen – ironischerweise parallel zur Klimakonferenz in Paris – den kompletten Ausstieg aus dem Nachtzuggeschäft spätestens zum Dezember 2016 angekündigt. Maßnahmen zur Stärkung des Nachtzugverkehrs etwa durch den Wegfall der Reservierungspflicht in allen Sitzwagen oder die Durchbindung und Ausweitung der Pendlerwagen inklusive 1.-Klasse-Wagen sind damit Makulatur. Solche Maßnahmen können frühestens nach ein bis zwei Jahren evaluiert werden; zu diesem Zeitpunkt wird es die Nachtzüge nach den Plänen der DB AG aber schon nicht mehr geben. Stattdessen bemüht sich das DB-AG-Management nach Kräften, eine geplante Ausweitung des Verkehrs mit ICEs während der Nacht mit dem Wort „Nachtzüge“ zu verknüpfen und für geplante Nachtbusse als angeblichen Ersatz für die Nachtzüge zu werben. Beide Verkehrsmittel können aber herkömmliche Nachtzüge mit Schlaf- und Liegewagen, die ein komfortables Reisen während der Nacht und ein ausgeschlafenes Ankommen am Zielort ermöglichen, nicht ersetzen. Ein sinnvolleres Konzept könnten stattdessen lokbespannte Nacht-Intercitys sein, an die man anders als bei ICEs problemlos auch Schlaf- und Liegewagen anhängen könnte. Überdies sind lokbespannte Züge im Betrieb deutlich günstiger und ermöglichen durch Lokwechsel oder die Verwendung von Mehrsystemloks die Bedienung vieler Strecken ins Ausland, die mit ICEs bislang nicht fahrbar sind und teure Umrüstungen notwendig machen.

Grundsätzlich besteht das Problem der DB AG – nicht nur im Nachtzugverkehr – im Fehlen einer Vorwärtsstrategie mit dem Ziel der Ausweitung des Bahnverkehrs und mit neuen, kreativen Ideen. Stattdessen agiert die DB AG rein defensiv und baut zu häufig auf reine Rückzugsstrategien – sei es im Güterverkehr, wo aktuell ein umfangreiches Abbauprogramm mit dem Verlust von 2.600 Arbeitsplätzen ansteht und bereits in den letzten 15 Jahren massiv abgebaut wurde, beim Abbau des Schienenpersonenfernverkehrs in den letzten 15 Jahren insbesondere mit dem Wegfall der Interregio-Verbindungen oder wie beschrieben im Nachtreiseverkehr. Zwar hat die DB AG 2015 ein neues Fernverkehrskonzept vorgestellt, dieses stellt aber letztlich nur eine teilweise Wiederherstellung der seit den späten 1990er-Jahren weggefallenen Interregio-Verbindungen dar und vergisst zudem die Nachtzüge völlig, obwohl sie ein wichtiges Systemelement des Fernverkehrs darstellen. Gleichzeitig sind andere Unternehmen mit dem gleichen Produkt Nachtzug offensichtlich erfolgreich. So betreibt die ÖBB beispielsweise mehrere Nachtzugverbindungen auch durch Deutschland (Hamburg–Wien und Düsseldorf–Wien), hat nach Einstellung der DB-AG-Autoverladung zwischen Düsseldorf und Österreich die Autobeförderung zwischen Düsseldorf und Wien eingeführt und denkt sogar über die Übernahme weiterer Nachtzugverbindungen nach. Auch auf anderen ehemaligen DB-AG-Verbindungen sind andere Unternehmen erfolgreich: So fährt der Zug zwischen Berlin und Malmö nun mit einem privaten Betreiber (www.berlin-night-express.com), und statt der von der DB AG bereits vor geraumer Zeit abgeschafften Skizüge im Fernverkehr fährt nun der private „Schnee-Express“ (www.schnee-express.com). All diese Beispiele beweisen, dass die von der DB AG abgestoßenen Züge keineswegs grundsätzlich defizitär sind und dass es durchaus auch wirtschaftlich durchführbar ist, solche Züge weiterhin zu betreiben.

Die DB AG hat stattdessen durch Umstrukturierungen in den letzten Jahren die Qualität der Nachtzüge erheblich verschlechtert, vor allem indem sie ein komplexes Flügelzug-Konzept mit der Notwendigkeit von mehreren Rangiervorgängen der einzelnen Wagengruppen in der Nacht eingeführt hat. Dadurch kommt es häufig zu erheblichen Verspätungen von Zügen. Außerdem werden die Wagen seit einigen Jahren unzureichend gewartet und stehen in der Folge oft viele Nächte lang nicht zur Verfügung, so dass den Fahrgästen in vielen Fällen nicht das gebuchte Produkt geboten werden kann. Statt komfortabler Schlafwagen werden sie beispielsweise in vergleichsweise einfachen Liegewagen untergebracht. In Anbetracht dieser Qualitätsmängel ist es eigentlich fast verwunderlich, dass die Kundschaft den Nachtzügen nach wie vor so treu ist. Dass trotzdem nach wie vor weiterhin viele Menschen die verbleibenden Nachtzüge nutzen, zeigt die starke Bindung der Kundschaft an das Produkt Nachtzug und dass das Reisen im Nachtsprung nach wie vor ein überzeugendes Argument ist.

Überdies beginnen die Probleme der Nachtzüge oft schon lange vor dem eigentlichen Zugbetrieb bei der Buchung. So stehen der interessierten Kundschaft immer wieder keine Kontingente für bestimmte Züge und Wagenklassen zur Verfügung, und in vielen Fällen fahren Wagen später leer, obwohl es nachweislich durchaus Buchungsanfragen gab. Zu diesem Thema gab DB-AG-Vorstandsmitglied Ulrich Homburg in der Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 14. Januar 2015 zu Protokoll: „Wir geben bei den grenzüberschreitenden Linien bestimmte Kontingente an die Partnerbahnen ab, die dann bei uns zur Buchung

gesperrt sind. Leider ist es so, dass die europäischen Partner die nicht verkauften Kontingente sehr spät oder gar nicht zurückgeben und somit bei uns der Platz gesperrt ist. Das ist auch der Situation geschuldet, dass die Vertriebssysteme europaweit extrem unterschiedlich sind und es keine Online-Echtzeitverknüpfung gibt“ (Ausschussprotokoll 18/26). Es ist kaum nachvollziehbar, dass solche Probleme im 21. Jahrhundert noch existieren und hier keine kurzfristige Lösung gefunden werden kann, zumal es diese technischen Schwierigkeiten bei den grenzüberschreitenden Tageszügen offensichtlich nicht gibt.

Neben den Versäumnissen des Managements der DB AG ist aber auch der Bund in der Pflicht, die Nachtzüge und den Bahnverkehr generell nicht länger steuerlich zu benachteiligen. Über dieses Thema herrschte in der Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 14. Januar 2015 große Einigkeit; Thomas Sauter-Servaes von der ZHAW sagte beispielsweise: „Ja, es ist so, dass der Nachtzug tatsächlich im Wettbewerb benachteiligt ist in grenzüberschreitenden Verkehren. Ganz einfach deswegen, weil wir 19 Prozent Mehrwertsteuer zahlen müssen, wenn wir in Deutschland ein Ticket für den Nachtzug kaufen. Wenn ich ein Flugticket für die gleiche Strecke kaufen möchte – z. B. von Berlin nach Zürich – muss ich diese 19 Prozent nicht zahlen. 19 Prozent sind ein erheblicher Batzen. Das ist kein Thema, was erst gestern aufgekommen ist, sondern das gebetsmühlenartig an die Politik aus der Wissenschaft herangetragen wird. Seit Jahren ist an der Stelle nichts passiert.“ (Ausschussprotokoll 18/26). Weitere Benachteiligungen der Bahn entstehen beispielsweise durch die ungleiche Besteuerung der Energie und die Erhebung der EEG-Umlage bei der Bahn (siehe dazu Antrag auf Bundestagsdrucksache 18/3746).

Daher ist der Bund in der Pflicht, hier Abhilfe zu schaffen und dafür notfalls auch Geld aus dem Haushalt in die Hand zu nehmen, um den klimafreundlichen Bahnverkehr zu erhalten. Gegebenenfalls könnte zumindest eine direkte Subventionierung der Nachtzüge eingeführt werden. Solche Modelle existieren beispielsweise bereits in Großbritannien („Caledonian Sleeper“), sowie in Norwegen und Schweden. Auch andere Fernverkehrszüge werden in zahlreichen EU-Ländern wie beispielsweise in Frankreich (alle Nicht-TGV-Fernverkehrsverbindungen), Österreich und der Tschechischen Republik staatlich subventioniert. Das zeigt, dass eine solche direkte staatliche Finanzierung mit dem EU-Recht offensichtlich vereinbar ist.

Eine Reduktion der Trassengebühren stellt ebenfalls eine sinnvolle Möglichkeit zur Kostenreduktion der Nachtzüge dar. Über ihre Stellung in der DB AG sowie über eine hoheitliche Regulierung kann die Bundesregierung auch hierauf Einfluss nehmen. Nachtzüge sind fast ausschließlich in den schwach nachgefragten Zeiten im Streckennetz unterwegs. Überdies sind aus Sicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (vor allem DB Netz AG) die geringeren Einnahmen bei reduzierten Trassenpreisen immer noch besser als völlig wegfallende Einnahmen, wenn die Züge gestrichen werden. Generell sollte eine Erhebung von Trassengebühren nur in Höhe der jeweiligen Grenzkosten angestrebt werden, wie dies auch in anderen europäischen Ländern der Fall ist. Die damit verbundene Kostensenkung könnte zu einer erheblichen Ausweitung des Bahnverkehrs beitragen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333